# ANNOTATORE FRIULANO

## CON RIVISTA POLITICA

Esce ogni giovedì — Costa annue L. 16 per Udine, 18 per fuori. Un numero separato cent. 50. Le inserzioni si ammettono a cent. 25 per linea, oltre la tassa di cent. 50. Le lettere di reclamo aperte non si affrancano.

Le associazioni si ricevono all'Ufficio del Giornale o mediante la posta, franche di porto; a Milano e Venezia presso alle due librerie Brigola, a Trieste presso la libreria Schubart.

**Anno V. — N. 28.** UDINE **9 Luglio 1857.**

# RIVISTA SETTIMANALE

Secondo le nostre previsioni, l'insurrezione militare delle Indie fece molta impressione in Inghilterra. Il governo procura di tranquillare l'opinione pubblica, mostrando che non c'è alcun pericolo per i possedimenti asiatici; ma frattanto non trascura di raccogliere colà il maggior numero di truppe europee che gli sia possibile, tentando di contenere l'insurrezione a Delhi. Ben s'intende, che nessun mezzo energico verrà tralasciato, per comprimerla tosto: ma nel tempo medesimo si vede la necessità di adottare delle riforme nell'avvenire. Si parla di dare maggiore unità al governo, togliendolo di mano all'azione privata della Compagnia ed assumendolo direttamente, coll'abolire tutti i governi misti di principi tributarii, e così regolarizzando ogni servigio pubblico e l'amministrazione tanto delle rendite, che della giustizia. In tutto ciò si parte sempre dall'idea dell'innegabile prevalenza della propria razza e della propria civiltà: ma con tutto questo resta la quistione del numero; e sebbene s'intenda di giovarsi delle strade ferrate, da costruirsi economicamente all'americana, rimane sempre di grande importanza, dal momento che si è costretti a reprimere colla forza delle insurrezioni militari, che lascieranno, anche dopo la vittoria, molti malumori nel paese. L'Inghilterra, procedendo su questa via, potrà trovarsi costretta un giorno ad adottare il rovinoso ed a lei inviso sistema militare del Continente, per mantenere le sue conquiste. Diffatti taluno propone di ridurre ad 80,000 i 150,000 soldati di truppe indigene, e di portare ad 80,000 le Europee. Già s'intende, che per quanto sieno di razza inferiore, 150 milioni di uomini non si tengono in freno senza grandi forze: ma se il governo inglese centralizzerà la sua azione, verrà ad unire in un solo sentimento anche gl'Indiani. Che questi vengano poi incitati ed istruiti dai possenti nemici dell'Inghilterra, i quali non mancano, ed i temuti pericoli si faranno reali. È certo, che ora il governo inglese deve mettere da parte l'affare della Cina, poichè rimangono nel Bengala le truppe incamminate per colà, e vi vanno anche quelle della Persia, le quali così non potranno servire d'accompagnamento all'inviato Murray, che dicono volesse farla da trionfatore a Teheran. In Oriente anche il differire la rivincita è una perdita.

Questa settimana l'attenzione venne inaspettatamente dalla penisola del Bengala portata alla nostra, per alcuni tentativi d'insurrezione fatti quasi contemporaneamente a Genova, a Livorno e sulle coste di Napoli, principalmente, a quanto apparisce da notizie più o meno ufficiali, per parte di esuli. A Genova il governo era preparato e giunse in tempo di sequestrare depositi di armi, di fare arresti di gente sospetta, nonchè d'impedire il tentativo di prendere un forte, nel quale accadde la morte d'un sergente. A Livorno sembra che gl'insorti abbiano attaccato i gendarmi, e che alcuni di essi, dopo avere avuto la peggio nella lotta, siano stati fucilati sull'atto. Da Napoli si sa finora, che il tentativo venne operato da gente venuta col piroscafo *Cagliari* partito da Genova; la quale sbarcò all'isola di Ponza, liberò i prigionieri politici e con essi si gettò in terraferma a Sapri con intendimento di sollevare il paese. Si annunzia, che anche di questi molti vennero catturati, mentre altri sono inseguiti. Il governo sardo venne interpellato nella Camera dei Deputati sulla cosa, ma si tenne in molta riserva, dicendo per bocca del ministro Rattazzi, che essendo iniziato un regolare procedimento, sembravagli inopportuno di fare adesso dichiarazioni. Solo soggiunse che « il governo era informato già prima come qualcosa si volesse tentare da alcuni faziosi, che sembrano appartenere alla parte fanatica repubblicana, ma che potrebbero essere stati spinti ancora da altra fazione e da nemici interni ed esterni ». I fogli piemontesi dicono, che di 52 arrestati a Genova, 32 sono nativi dello Stato, fra cui 23 di Genova stessa, e 6 di Spezia, 19 di altri Stati d'Italia, tra cui 5 di Parma e Piacenza, 7 Lombardi e 6 delle Romagne; i più di essi sono poi operai.

In quella città si combinava, per il tempo, tale avvenimento, con una intelligenza nata fra gli ostieri ed i bettolieri, i quali rifiutandosi di pagare la tassa dell'esercizio, aveano chiuso al pubblico i loro luoghi di vendita. Però tale opposizione è presto cessata, sia per tema di essere confusi cogli altri cospiratori, sia perchè non trovarono del loro interesse il proseguire in tale resistenza. Anche il Senato sardo approvò il trasferimento della marina militare dal porto di Genova al golfo della Spezia. Qualcheduno vuole collegare gli avvenimenti delle coste della penisola coll'arresto di alcuni Italiani della Romagna, che si dicono fatti da ultimo a Parigi. Frattanto S. Santità, dopo essere rimasto alcun tempo a Bologna, ove visitavanlo ultimamente molti vescovi, fra i quali anche i due della nostra provincia, si recò a Modena, donde lo aspettano di ritorno a Ferrara per il 10. Parlano i giornali di petizioni fattegli sull'interno ordinamento tanto in Bologna, come in Ancona ed in altri paesi; come pure di recenti concordati conchiusi col Würtemberg, col Baden, e con Napoli, nel quale ultimo Stato uscirono ultimamente parecchi decreti favorevoli al clero.

Com'è noto, altri viaggi di principi continuano ad occupare le gazzette. L'imperatore di Russia è giunto a Kissingen; il re di Prussia dicesi vada ai bagni di Töplitz e di là a Vienna; a Vienna giungerà fra non molto colla sposa l'Arciduca Massimiliano; l'imperatore Napoleone è a Plombières, donde si recherà coll'imperatrice a fare una visita alla famiglia reale d'Inghilterra ad Osborne; il sultano fece una gita ad Ismidt, e pare che in tali viaggi, mancati, od eseguiti da lui, ci sieno di mezzo intrighi di serraglio e della diplomazia. Anche il principe Danilo viaggia ne' suoi Stati, od ai confini, e cerca d'ingrazianirsi i sudditi del sultano; nel tempo stesso che fa giustiziare i suoi nemici. Ultimamente venne assassinato a Costantinopoli un pretendente montenegrino; e perchè i suoi montanari non si corrompano al contatto dei profughi che trovansi a Cattaro, vietò loro di recarsi al mercato di quella città. Il principe vuole adottare una specie di sistema continentale, che forse terminerà col fare dei malcontenti non pochi e metterà in pericolo il suo principato.

La quistione danese rimane insoluta, e fa procedere lo spirito scandinavo nei tre Regni del Nord. Nella Spagna il ministero, per troncare la quistione della nuova legge contro la stampa, intende di fare da sè provvisoriamente. Le trat-

tativo col Messico pajono trovare nuove difficoltà. La Russia ha attuata la sua nuova tariffa doganale. Nel Messico Comonfort venne definitivamente eletto a presidente. Un altro avventuriere, che partito dalla California con una compagnia di conquistatori per Sonora, volea tentare la sorte di Walker, fu più sfortunato di lui, poichè preso co' suoi venne fucilato. Egli era un certo Crabbe. Il governo del Belgio ruppe le relazioni coll' inviato turco a Brusselles, in risposta a quanto fecesi rispetto al suo a Costantinopoli. La Francia prosegue le sue vittorie contro i Cabili. Sulle elezioni ne dice qualcosa la nostra corrispondenza da Parigi; anzi un dispaccio telegrafico viene a confermare le sue previsioni circa a quelle che rimanevano a farsi. La maggioranza fu ottenuta a Parigi dai tre candidati dell' opposizione. La notizia venne accolta alla Borsa con un ribasso di 20 centesimi sul tre per 100. Questo indica ad ogni modo, che ha prodotto qualche sensazione nel pubblico. Diffatti, l' opposizione, essendo arrivata ad ottenere a Parigi cinque rappresentanti, al pari del governo, può dire d' essere riuscita vincitrice nella capitale: e questo fatto non mancherà di esercitare la sua azione sul governo stesso. Alcuni credono, che sia giunto per esso il momento di *coronare l' edifizio colla libertà*, come suonava il manifesto dell' imperatore; altri invece vorrebbero suggerire a restringere il suffragio universale. Ma è su questo appunto che si fonda il reggime attuale, il quale sente di avere il maggior numero di avversarii nel ceto medio. Si fecero alcune destituzioni di podestà ed alcuni cangiamenti nei pubblici funzionarii; e da qualche tempo si vocifera di nuovo di mutamenti anche nel ministero. Morny venne di nuovo nominato presidente del Corpo legislativo. La corrispondenza che segue, sulle elezioni e sullo stato relativo dei partiti in Francia, varrà di complemento a questa breve rivista.

*Parigi, 1 luglio.*

Le elezioni ci hanno dato un breve episodio di vita politica; al quale alcuni attribuiscono più importanza che non ha, altri meno. Qualcheduno vuol trarre da esse una solenne riconferma del sistema attuale, altri ne vede una quasi condanna. Non è, nè l' una cosa, nè l' altra; ed esse poterono essere un indizio delle condizioni attuali dell' opinione pubblica, ma non la definiscono chiaramente per chi non ha la chiave delle idee e delle tendenze dei varii partiti. L' esito finale delle elezioni fu quale presso a poco se lo aspettavano coloro, che sono in caso di osservare e giudicare imparzialmente lo stato del paese. Quantunque molti giornali inglesi (confutati da quelli di qui, sebbene non lasciati leggere dal pubblico) abbiano emesso dei dubbii sulla sincerità delle votazioni della provincia, reputo che l' imputazione sia cavillosa. Il sistema presente ebbe, ed avrà ancora, forse per molto tempo, una grande maggioranza nelle votazioni. Altrimenti non potrebbe essere; chè per quanto sia l' uso di credere il Popolo francese capriccioso ne' suoi umori e ne' suoi entusiasmi, e poco calcolatore nelle sue manifestazioni, esso si lascia guidare dal buon senso quanto altri mai. È ben vero, che questo Popolo subisce facilmente l' alternativa degli entusiasmi febbrili e delle febbrili opposizioni; ma ciò non significa ch' esso non tenga grande conto dei fatti e non ci pensi prima di gettarsi in braccio all' ignoto, e ad un ignoto in cui non vi è alcun barlume di luce, che lasci apparire la via da potersi prendere. Ora, il sistema attuale è un fatto, ed importante; mentre un sistema qualunque, il quale potesse sostituirsi ad esso, è un' incognita oscurissima per il maggior numero. Gli stessi accaniti nemici del sistema presente, quelli che non rifuggerebbero da qualunque violenza, da qualunque atto che potesse abbatterlo d' un colpo, pensandovi ogni poco sarebbero d' accordo a dire, *qu' il faut lui laisser faire son temps*. Nessuno può trionfare in Francia senza avere la pubblica opinione per sè; e per sperare d' averla, bisognerebbe almeno ch' essa fosse contraria al sistema a cui si fa guerra. Questo non accade certo presentemente. Ognuno rammenta quel detto d' un Torriano, che punto da un Visconti, rispondevagli, ch' egli rientrerebbe in Milano, quando i peccati del suo avversario avessero superati i suoi. Ogni partito, per sperare di vincere quandocchessia, dovrebbe aspettare che sieno almeno dimenticati gli errori suoi, e che pajano maggiori quelli del partito dominante. In questo paese nessuno crede all' eternità di quello che sussiste, ognuno concepisce nel suo segreto delle speranze; ma nessuno crede possibile un prossimo trionfo per sè, meno forse qualche esule, che si fa illusione facilmente, come tutti gli esuli di tutti i tempi e di tutti i luoghi. Tutti fanno il calcolo del Torriani rispetto al Visconti.

I legittimisti sono noti per la tenacità delle loro idee. Sebbene si conti qualcheduno dei loro fra i *ralliés* dell' attuale sistema, nessuno di questo partito lo ama. I gentiluomini del vecchio ceppo tengono ritta la loro bandiera. Ma essi hanno la coscienza di non poter vincere da soli. Procurare rivoluzioni essi non potrebbero. Sanno di formare una casta nel Paese, e che il Paese, sebbene abbia molti partiti, non vuole più saperne di caste. Essi adunque aspettano; ed aspettano la Provvidenza, ch' è, dicono, dalla loro. Ora, la Provvidenza permette, per i suoi fini, anche il fatto presente, a preparare la via al loro ritorno: e può permettere, che come il Corso soccombette all' Europa riunita contro lui, anche il terzo Napoleone trovi un giorno delle forti nimicizie di cui essi sieno al caso di approfittarne, per tornare, con trasformazioni più o meno moderne, all' *ancien regime*. Può esservi un branco di scapestrati repubblicani, che siano, contro loro voglia, ministri della Provvidenza; può esservi la diplomazia, se Napoleone rimettesse per un momento della sua bravura nel saper navigare fra i tanti scogli di cui è sparso l' insidioso mare della politica generale. Frattanto, il sistema attuale è piuttosto un protettore, che sa vivere e lasciar vivere. Con esso si sta freddi, indifferenti; ma lo si preferisce a qualunque altro che non sia il proprio. Si è alleati suoi nel combattere il parlamentarismo ed ogni specie di liberalismo, dando così delle guarentigie anche a delle eventuali alleanze all' estero; ma poi s' intende di fargli una guerra innocente e legale coll' astenersi dal dare il voto, onde poter contare per proprii tutti quelli che si astengono. Si crede, che ciò giovi assai più, che non mandare due o tre deputati nel Corpo legislativo, dove ogni opposizione sarebbe inefficace, foss' anco quella d' *una maggioranza*. Il partito legittimista ha tirato a sè alcuni del partito orleanista, formando quella fusione, che è principalmente rappresentata dall' *Assemblée nationale*, foglio ch' è un anacronismo nel nome, come lo è nelle idee. Gli orleanisti fusi tengono il broncio al sistema presente, non già perchè e' non potessero vivere anche con esso, ma perchè si trovano messi dall' un de' lati, ad onta della loro capacità, e perchè lo veggono, a loro credere, vagheggiar troppo d' ingrazianirsi la moltitudine, la democrazia. Ora questa frazione di partito proclamò la fusione delle due linee borboniche, e quella dell' aristocrazia di sangue e del danaro, ed un poco di quella della capacità (i fusi si credono capacissimi), ma della rozza ed invida moltitudine non ne vogliono sapere. Essi si astengono, non solo per timore di essere contati e di essere trovati in piccolo numero, non solo per dispetto d' essere messi dal sistema presente fuori d' azione, ma anche per non confondersi nell' urna con repubblicani, con democratici. E questi furono coloro, che più di tutti fecero rimprovero al *J. des Débats* ed all' orleanismo costituzionale, di avere dato il voto, e soprattutto d' averlo dato in compagnia dei repubblicani moderati.

Il *J. des Débats* si schermì dall' accusa datagli, e chi ben vede, può leggere nelle sue recenti dichiarazioni e nel linguaggio della *Presse* e del *Siècle*, le idee di un partito, il quale composto di varii, anzi in parte contrarii elementi, pure ha qualche cosa di comune, che potè condurli a votare assieme, o quasi, nelle ultime elezioni. Gli eletti di questo partito, quali darebbero, quali negherebbero il giuramento, secondo che più o meno si ravvicinano, od al costituzionalismo moderato, od al repubblicanismo, moderato, ma puro: ma e gli

uni e gli altri acconsentono di vivere pacifici sotto alle leggi del sistema presente. Gli orleanisti, fra le eventualità dell'avvenire, veggono anche quella del conte di Parigi re costituzionale di Francia; ma se il sistema presente acconsentisse di coronare l'edificio colla libertà, se facesse appello più alla classe colta che alla moltitudine ignorante, offrendo in pari tempo guarentigie, da una parte contro al dominio assoluto d'una sola mente, dall'altra contro un socialismo mascherato, questi orleanisti sarebbero pronti ad aderire alla nuova dinastia, che varrebbe per essi quanto quella del 1830, cui si tengono in petto per il caso contrario. E' danno il voto, per aver voce in capitolo nelle cose del paese, per non abdicare, per far conoscere la propria capacità, per governare colle idee e colle loro antiche relazioni. Questo è adunque un partito che può sciogliersi e che può ingrandirsi, secondo le circostanze: e dipenderebbe dal sistema attuale lo scioglierlo, ma potrebbe anche da esso venire ingrandito. Anche ingrandito però, esso sarebbe impotente all'azione, se non avesse alleata, almeno per qualche tempo, l'altra parte, che pende alla Repubblica moderata, e che ha alla sua testa il nome di Cavaignac coi neoeletti di Parigi. La più forte nell'opinione, è questa frazione: poichè senza di essa nessuno potrebbe pensare ad un mutamento dal sistema attuale; e le votazioni di Parigi, nelle quali essa si mostrò tanto forte, da bilanciare quasi il partito del governo, ne sono una prova. Lasciando stare i democratici estremi, che sarebbero forti solo il giorno d'una rivoluzione, questi repubblicani, ch'ebbero già parte nel governo, sono da considerarsi per i più pericolosi avversarii del sistema presente. Essi ci tengono a mettersi in mostra, a contarsi, a far vedere che a Parigi, nel cuore della Francia, come si suol dire, e nelle altre città principali, possono mostrarsi formidabili al sistema attuale. Però, se questo partito non avrà speranza di trionfare per sè stesso, e coll'ajuto della democrazia cui vorrebbe ben presto disciplinare sotto sè, non si occuperà di far trionfare un altro sistema qualunque piuttosto che l'attuale. Alcuni, se una monarchia costituzionale liberale si formasse, forse vi aderirebbero; ma non si adoprebbero a stabilirla. Altri s'appagano piuttosto del sistema presente, quando esso mostri di fare onorata la Francia al di fuori e di allargare le basi del governo al di dentro, che non lavorare ad abbatterlo, col pericolo di assumere una dinastia, o debole, o devota ad interessi estranei alla Nazione. Ma ce ne sono però alcuni, i quali non tarderebbero a porgere la mano alla democrazia più avanzata ed anche agli esuli; molti dei quali diffidano di questo partito medesimo e non sognano se non la così detta repubblica democratica e sociale. Forse rappresentarono nelle elezioni quest'ultima tendenza quegli operai, i quali non votarono nè coi bonapartisti, nè coi repubblicani moderati, ma per qualcheduno della loro classe. Pare che questi diffidino ormai di tutti e che non contino più se non su sè medesimi. Ma quantunque abbiano votato con una certa disciplina, dovuta principalmente all'organismo del *compagnonage*, mancano di capi atti a dirigerli. Poi, d'una parte di questa classe popolare, e massimamente nelle campagne, il sistema attuale è sicuro, e per averla non si mancò di lusinghe e di promesse nei proclami e nei giornali del governo, i quali da un pezzo vanno dicendo che i *paysans ont fait deux fois l'empire*. Il famoso Granier de Cassagnac, il quale rappresenta nel bonapartismo lo zelo che guasta il mestiere, secondo Talleyrand, ebbe sino a dire ultimamente, che questi contadini sono quelli che formano la vera Francia, la Francia dell'Impero, e ch'essi ebbero più buon senso e più patriottismo della così detta classe colta. Le quali adulazioni fatte alla plebe campagnuola, nel tempo stesso che mostrano, che non si è contenti del ceto medio, fanno che questo s'indispettisca non poco. C'è pericolo in Francia ad avere il monopolio d'ogni pensiero e d'ogni cura di governo, dacchè divenne numerosa quella classe delle capacità le quali si credono atte a governare. Ed è questa classe quella che mina il sistema presente, e che tanto più ci riescirebbe quanto meno questo obbedisse all'opinione pubblica, la quale mostrò l'imperatore di riconoscere tuttora per sovrana in Francia, facendo più volte appello ad essa. Però le savie ed opportune concessioni che si facessero, in onta ai zelanti ed ai faccendieri del sistema, basterebbero a dominarla. Ora, quali sono le concessioni che si domandano al sistema attuale e che possono assicurarlo, meno il caso di certe imprevedute catastrofi? Ve lo dirò; ma acconsentite prima, che a terminare il quadro dei partiti dinanzi alle elezioni, vi dica, che il clero si tenne questa volta in un certo riserbo. Ei volle mostrare la propria potenza, senza osteggiare direttamente il sistema, e fargli vedere, che quanto ha ottenuto finora è poco, fino a tanto che non ottenga tutto il resto, anche ciò cui nessun governo in Francia oserebbe concedergli. Non è soltanto il partito settario dell'*Univers* che si mette in aria di protettore malcontento, ma una parte anche, del resto stimabilissima, del clero stesso.

Da questa breve rivista avrete veduto, che nessuno dei vecchi partiti rinunzia alla vecchia bandiera; ma che con tutto questo non ci sarebbero, per ora, gravi difficoltà per il sistema attuale, s'esso soddisfacesse su di alcuni punti all'opinione pubblica. Questa pare che domandi per ora l'esecuzione della promessa di *coronare l'edifizio colla libertà*, un maggior ordine nelle finanze, senza troppo sprecò per scopi di circostanza, senza un ulteriore abuso del credito, un limite al favoritismo ed al lusso corruttore, come anche ai troppi favori fatti a Parigi a scapito delle provincie, dignità ed un certo liberalismo anche all'esterno. Il sistema, per il bisogno di appagare parte almeno di tali esigenze, fa valere la propria importanza quale potenza mediatrice, mette in mostra le sue idee di protettorato in Oriente ed al Danubio, parla di progetti di navigazione a vapore su questo fiume, del taglio dell'istmo di Suez, di trattati commerciali e d'altre idee di espansione, lasciando presentire la maturazione di molti altri progetti ancora; l'armata la tiene in lena colla guerra della Cabilia, e con idee di altre imprese nella Cina; agli operai parla del buon raccolto, agli agricoltori d'incoraggiamenti che vorrà dare. Sul punto più delicato però si tace; e se si avesse a credere a Granier de Cassagnac, il Popolo sarebbe contento di lasciare che il governo dell'imperatore, il quale provvede a tutto, ci pensi anche a tutto, anche a nominare i suoi consiglieri del Corpo legislativo. Queste *gaucheries*, dacchè la stampa governativa si tiene tutta per ispirata, operano in senso contrario: e se ho da notare un qualche cangiamento nella stampa, devo dirvi che tutta la indipendente mostra adesso maggiore coraggio di prima a deridere siffatti pubblicisti, che fanno al sistema un cattivo servigio, e maggiore franchezza nel discutere le cose di pubblico interesse, rompendo qualche volta il soliloquio de' giornali ispirati. Ho tutto questo per sicuro indizio, che il Paese vuole essere per lo meno alquanto occupato, e di qualcosa più che di feste, di danze e dei trionfi del *crinoline*, e d'altre simili rigonfiature. *La France s'ennuye* disse altra volta Lamartine: e si sa quali distrazioni cerchi la Francia, quando s'annoja. Ma essa possiede anche un uomo abile nel saperle procurare delle distrazioni più pacifiche; purchè sieno degne ed utili!

Circa all'elezione dei tre che mancano a Parigi, quella di Cavaignac si tiene per certa da tutti, avendo egli avuto una notevole maggioranza anche nel primo esperimento, sebbene non la richiesta. D'altra parte egli avea ottenuto dei voti in tutti gli altri distretti di Parigi: e lo sforzo di metterlo in evidenza fu appunto quello che gli trasse contro le ire della stampa ministeriale, che specialmente da lui volea sapere, se fosse per dare il giuramento. Il problema adunque si presenterà: e credesi, che se Cavaignac rifiutasse di giurare, si vorrebbe stabilire con senato-consulto: essere necessaria quind'innanzi una previa dichiarazione dei candidati. Degli altri due, Olivier e Darimon, che appartengono al così detto partito dei giovani, i quali incominciano adesso la loro vita politica e sono liberi d'impegni col passato, almeno uno si crede debba essere eletto; e forse lo saranno tutti e due, dacchè Garnier-Pagès e Bastide dichiararono agli

elettori, che si sarebbero ritirati, e che i loro amici potrebbero dare il voto per quelli. In tal caso, la votazione di Parigi avrebbe un significato ancora maggiore. Essa potrebbe avere anche questo effetto, che siccome il sistema attuale, al pari di tutti gli altri, concentrò la sua attenzione alla capitale, trascurando la provincia, così potrebbe essere indotto ora a cangiare di tenore. La stampa del governo diffatti da qualche tempo si occupa a diminuire l'importanza politica del voto di Parigi, mentre quella dell'opposizione s'affatica ad accrescerla. Figuratevi il contrasto, se l'opposizione avrà la vittoria anche nelle seconde elezioni!

---

## Delle tre linee di ferrovia studiate nel Friuli orientale qual è la più utile al Paese, alla Compagnia, allo Stato?

*Cenni e proposte di Federico Comelli.*

(Cont. e fine - V. N. anteced.)

A ricavar un partito di codesti germi quasi ancora indecisi (e qui accennati a riciso per brevità); a trarne un partito e levarsi da quelle angustie che in generale pesano sulla sua economia attuale, la provincia reclama altamente l'alito di quella industria vivificante e di quel commercio più beneficamente diffuso, i quali valgano a trarla dalla sua fatale e sinistra immobilità. Dall'Ausa al Timavo ella potrebbe contar 11 porti, dalla marina alle falde prealpestri ella presenta 23 canali e 29 correnti, le più vive sempre, e ben 11 d'esse distinte col nome di fiumi, abbondanti d'acque e di facile e ricca applicazione a vasti e molti e potenti stabilimenti d'industria. Fino alle radici delle alpi, sopra una superficie di poco più di 100,000 jugeri (coltivati tre quarti circa) essa novera 74 Comuni con una media di quasi mille abitanti per ciascuno. Di questi, v'han molti che sono tutti un'industria (personale sì, ma operosa) come Farra per le sete, Mariano pei falegnami e fabbricatori di mobili, Sagrado e Fogliano pe' tagliapietra, pe' cestellai, e tant'altri; circostanza questa che da per sè dimostra la tendenza della sua popolazione a industriarsi anche al di fuori della semplice agricoltura. Ora, perchè tutti i porti qui sopra notati, ridotti all'attività sette soli, tutti gli altri sono abbandonati, e quei sette pure anche in parte quasi a dirsi ostruiti? Perchè que' sette che incettano pure nel loro seno qualche po' di commercio, tutta l'attività che ci presentano è questa, null'altro che questa?

| | DAZI | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | d' introduzione | | | d' esportazione | | |
| | 1853 | 1854 | 1855 | 1853 | 1854 | 1855. |
| | fior. | fior. | fior. | fior. | fior. | fior. |
| Monfalcone . | 19901. 3 | 11849.38 | 7506.04 | 300.25 | 42.13 | 17.30 |
| Rosega . | 3326. 3 | 3317.55 | 2122.43 | 309.58 | 117.12 | 182.35 |
| Duino . | 13265.10 | 10319.18 | 2047.22 | 2434. 9 | 563.54 | 116.54 |
| Grado . | 3620.35 | 734.17 | 268.50 | 16.— | —.— | 3.— |
| Portobuso . | 16.31 | 3.59 | —. 8 | 480.25 | 370.46 | 376.19 |
| Sdobba . | 25.57 | 8.06 | 12.59 | 195.43 | 232.14 | 176. 9 |
| Cervignano . | 560354.42 | 30488.49 | 22171.59 | 503.59 | 822.13 | 941. 1 |

E questa pure in diminuzione così, che lo scalo di maggior attività — Cervignano — dal 1853 al 55 veggiamo ridotto nel dazio d'introduzione a poco più che un ventesimo; facciasi pur quanto si voglia riflesso alla maggior carestia che tormentava il nostro paese appunto nel 1853 e al ribasso avvenuto poco dopo della tariffa daziaria? Perchè lungo le molte e copiose sue acque, la nostra pianura, eccetto qualche molino e il filatojo di Farra, ed un battiferro, e alcuni piccoli e sparsi opifici, non conta un vero, un solo vero e importante stabilimento d'industria manifatturiera? Perchè, in mezzo a un paese così popolato di villaggi che ad ogni 1400 jugeri ne conta uno, e di abitanti che offrono un individuo ad ogni jugero di terreno coltivato circa, perchè la mercede sì bassa che s'aggira costantemente presso che dappertutto e sempre fra i car. 10 e i 40, secondo le stagioni, le età ed il genere delle prestazioni? Perchè in tanta fertilità di terreni nelle basse l'estimo della rendita netta censuaria a fior. 5.49 il jugero in media, nel territorio di Monfalcone, men fertile, a fior. 6.15, e nel distretto di Gradisca, region media e la men produttiva, a fior. 11.8 1/2 per jugero? Di codeste questioni una lunghissima e importantissima serie noi potremmo promuovere, alle quali tutta la risposta riescirebbe sempre la stessa e costantemente generale, cioè: fu la mancanza di un movimento grande e diffuso, mancanza che diviene sempre maggiore a misura che ci distacchiamo dal centro naturale della provincia — l'attuale strada postale. E se codesto sia vero, noi ci appelliamo alla prova: si offra a vendita uno stabile de' più felici del basso piano — e nessuno vi concorre, e se vi concorre alcuno sarà una meraviglia il pagarlo 250 fior. il campo o là incirca. Nella parte alta invece le vendite mancano alle ricerche, e le ghiaie quasi si è arrivati pagarle il campo a 350 fior.; le terre che si dicono buone a 400 e 500 e meglio. Dicono, noi lo sappiamo, la mal aria guasta in certe località il valore delle terre e ne allontana pure le industrie: ma in nome di Dio! animate i paesi — e dove son le mal arie?

Ritornando pertanto alla nostra questione, noi abbiamo veduto in addietro come la vita agraria si concentri attualmente più rigogliosa nel basso piano, destinato quasi a esercitarsi in quel campo dalla fertilità de' suoi terreni; la vita industriale *(mista all' agricola in gran parte)* è in oggi più vigorosa nell'alta pianura a misura che saliamo, e specialmente nella vicinanza dei due versanti delle alpi noriche e del Carso, che convergono sopra Gorizia; la montagna è pur troppo debole in ogni ramo di prosperità. Abbandonando con la ferrovia tutta la bassa pianura, è un isolare già adesso quel granajo e quel ricchissimo deposito di foraggi dalla vita della superiore provincia, da cui dipende la sua. Allontanarsi totalmente dalla montagna è un condannare quest' ultima a quella sua disastrosa immobilità. Perder di vista Gorizia è soffocar le sue industrie tanto benefiche — gli è indubitato — al paese. Evitar la pianura intiera, compresa tutta la sua media regione, è un respingerla addietro anzichè avvantaggiarla nel suo — sebbene piccolo — movimento attuale. Nell'un caso o nell'altro sarebbe un sottrarre o alla provincia bassa o alla media, o ad entrambe, o alla superiore, quelle sovrane risorse che vicendevolmente l'una l'altra son come destinate a portarsi. — Tanto per l'una linea che per l'altra vediamo or un poco le risorse appunto che un sull'altro questi quartieri possano recarsi fra loro, compartecipi tutti all'arteria comune della ferrovia; e cerchiamo di sciogliere il primo punto della nostra quistione: qual è il titolo di preferenza per ciascuna delle linee progettate, e quali sono i benefizii che ciascheduna promette per intanto al paese?

### II.

Incominciamo dal Carso. Questa linea si raccomanda per null'altro, che per la condizione esclusiva di avvicinare più che mai — e direttamente — il tronco principale alla città di Gorizia: da Nabresina e Duino, ella si caccerebbe pel Vallone dietro Daberdò e uscirebbe dai monti sopra Merna, piegando, a quanto pare, per incirca due miglia al di sotto Gorizia verso l'Isonzo, il quale attraversato, girerebbe a Cormons, lambendo l'altipiano, o gli estremi declivi del Coglio. — Dal lato tecnico le difficoltà maggiori stanno in quanto alla spesa di costruzione, di lunga mano maggiore a quella delle altre linee; perocchè condannata fra le asprezze dei monti, fra le ineguaglianze de' livelli, fra le incertezze dei terreni, i quali, sebben costantemente calcari ippuritici, presentano delle frequenti cavernosità, che respingono ogni sicurezza di calcolo. Il movimento del terreno sarebbe conti-

nuo, frequente la necessità de' manufatti. — Più lunga la linea. — Dal lato commerciale, questa linea quasi unicamente destinata al centro nostro attuale — Gorizia, renderebbe a questa città tributario in tutto il paese nostro, e in qualche parte i limitrofi. Escludendo però tutta la pianura dal movimento della ferrovia, la prima dimanda che si presenta pienamente spontanea al pensiero è questa: la sola città di Gorizia compensa ella questa perdita?

Se le ferrovie sono, come son veramente destinate, oltre che a facilitare i trasporti e le relazioni, a diffondere il cambio sopra linee estese e disintermesse, ed a chiamare al gran mercato comune tutt' i paesi in addietro da lui segregati, applicato codesto dalle generali ai particolari, e dalla sfera ampia degl' interessi europei alle ristrette ma non anguste appendici dell' industria e del traffico d' una provincia, importantissima cosa è che nessuna delle frazioni d' un paese sia da codesta arteria della vita economica ricisamente disgiunta. Come un tempo la Carintia ci tributava per la via del Predil una parte del suo non vile commercio, e come col trascurar questa via e costruirne o migliorarne altre, si deviò dalla nostra montagna e dal piano quella importante ricchezza; così sarebbe indubitatamente del nostro piano medesimo, se segregato dalla strada ferrata; la qual cosa sarebbe di danno e a lui, isolatamente tolto, e, isolatamente pur tolta, anche alla città di Gorizia. Al primo si torrebbe il movimento attuale già esistente in virtù delle vie principali che l' attraversano, e dei facili mezzi di comunicazione che si trovano già attivati. Dalla seconda si devierebbe buona parte del concorso del nostro commercio, il quale si raccoglierebbe ad altri centri, forse meno attivi, ma nello stesso tempo più agevoli e più economici. Così a questa che a quello si leverebbe (anzichè aumentare) una ricchezza ch' esiste, perocchè il degrado in cui cadrebbe tutta la nostra pianura condannata all' isolamento, importerebbe una sottrazione di capitale a tutto il paese, e quindi anche a Gorizia medesima. Ora, questo capitale l' abbiam già veduto che differenza subisca già adesso fra il territorio d' Aquileja, fertile ma segregato, e quel di Gradisca, arido quasi ma collocato adesso sulla via commerciale: la differenza sta in ragione quasi del doppio. Ebbene, il valore delle nostre terre soltanto è calcolato in oggi a 23 milioni di fiorini nella pianura: la perdita calcoliamola non alla metà, ma ad un terzo, ad un quarto — non saranno essi per lo meno 5 milioni di capitale sottratti alla circolazione — assolutamente alla circolazione, dappoichè i valori fra noi, dove mancano i capitali, si valutano (ed è inevitabile) a misura di credito? E ciò solo nell' agricoltura, senza neppur calcolare le mille e mille risorse che dall' agricoltura derivano. Che se volessimo passare a ogni ramo della economia pubblica nostra, quanto non proveremo noi meglio il pregiudizio che noi vogliamo dimostrare! Quanto dalla industria manufatturiera che già adesso rappresenta nel piano un' attività presso che eguale a quella della regione superiore? Quanto dalla popolazione che ogni giorno versa il tributo per lo meno del 5 per 0/0 al movimento della provincia? E Gorizia non arriva a 14,000 anime, mentre sono da 70 mila quelle che alimenterebbero giornalmente la ferrovia nella parte del piano. E il Carso che cosa presenta? Sottratto Sessana ed il suo Distretto, che possiede la sua linea di discesa da Lubiana a Trieste, il Carso possiamo dire francamente non esibir nulla che meriti un momento di considerazione — nulla assolutamente, dappoichè otto o dieci villaggi, dieci o dodici mille poveri e negletti coltivatori di quelle magre *doline*, non sono a movimento al commercio di nessuna ferrovia e di nessun paese.

Le due linee invece, che scendendo da S. Giovanni per Monfalcone, solcherebbero o l' alta o la bassa pianura, porgerebbero al paese tutti que' vantaggi che gli sarebbero sottratti dalla linea del Carso. Tecnicamente osservata, la linea del basso piano offre però delle difficoltà, che non puonno così di leggieri oltrepassarsi. I bassi livelli, e le depressioni frequenti aperte a scaglioni e a bassifondi nel suolo dal vagare antichissimo e capriccioso delle acque, dimanderebbero un' ingente spesa di colmata, d' archivolti, di sostegni. I larghissimi alvei dei fiumi e dei torrenti, non protetti mai da valide sponde, importerebbero una costosissima serie di manufatti, per ponti, per gallerie, per difese contro alle facili corrosioni; richiederebbero perfino dei regolamenti e incanalamenti delle acque, a correggere i vaghi giri, le rapide e volubili sinuosità. Infine il terreno tutto di alluvione, leggero, instabile, di facili cedimenti, presenterebbe la necessità di dispendiosissime costipazioni, sia per insanamento, sia per compressione, per palificate ecc. — Di tutto codesto poco o nulla nella linea superiore, che da Sagrado o Gradisca piegherebbe (sono due gli studii) a Versa e Palma, o a Cormons e Udine. Quella di Versa, non ne sappiamo il motivo, fu abbandonata. Quella di Cormons fu insino ad oggi prescelta. — Noi qui non ci dilungheremo a dimostrare l' utilità commerciale di quella del basso piano, nè l' altra ancora maggiore della media, cioè di Versa; l' unica che secondi presso che paralella la linea dell' attuale via de' nostri commerci. Queste due linee sono a quest' ora già messe fuori d' ogni considerazione, e inutile sarebbe quindi, o troppo tardi il parlarne. In quanto alla terza, lo studio fu anche qui bipartito: con un tronco fu esaminata la linea che da Sagrado, costeggiante l' Isonzo, s' avvicinasse per la sinistra sponda a Gorizia; e con un altro, s' indagò quella che abbandonando totalmente Gorizia passasse direttamente da Sagrado a Cormons, tagliando diagonalmente tutta (o quasi) la nostra alta pianura. La prima, a prima vista, parrebbe destinata a secondare tutti gl' interessi della provincia; la seconda toglierebbe dal movimento tutta la montagna e Gorizia, ma bene considerato offerirebbe pure dei vantaggi non piccoli agli esercizii economici del commercio più centrale che noi possediamo: ammetterebbe poi la possibilità di congiungerci con un braccio anche Gorizia e la montagna medesima: un ramo, diciamo, col quale non solo si approssimasse di qualche miglio, ma lambisse veramente, o volendo, s' internasse trammezzo alle fabbriche di quel nostro bellissimo centro industriale, il qual non deve nè può in nessun caso essere dimenticato o trascurato.

Noi abbiamo accennato qui sopra del commercio che un tempo versavasi già per la via del Predil nella nostra pianura. Quel commercio, e le relazioni nostre ch' esso ci portava con la Carintia, sono in oggi interrotte, e, più che soppresse, da un settant' anni sviate. Se riattivata quella relazione, su qualunque via si facesse, la nostra montagna potesse riesercitare tra la Carintia ed il Goriziano il suo commercio di transito, una nuova esistenza economica le si riaprirebbe, fonte, e, quasi direm, capitale alle sue altre risorse. Ora, attivata una qualunque operosità lungo la linea che si estende da Canale fino al lago di Raibl, e depositati colà dentro per essa de' guadagni e de' risparmi, non sarebb' egli raggiunto lo scopo suo — quello, diciamo, di espandere la sua vitalità su que' tesori che una industria relativa alle condizioni sue naturali (notate già sopra) lasciarono in altre epoche intravvedere? Aggiunto codesto a una rete interna di strade (presentemente l' interno de' nostri monti non ha strade), non s' avrebb' egli chiamato con la ferrovia di Gorizia al mercato nostro

1.° 120 mila anime, in oggi quasi isolate;

2.° buona parte della bassa Carniola attualmente staccata da noi e che facilmente vi s' unirebbe per la vallata della Centuizza;

3.° quasi tutta la parte orientale e meridionale della Carintia, che ora ci sfuggì per altre vie, o rimane come quasi sepolta in sè stessa? — Ecco l' argomento che vale a sostenere la linea che da Sagrado dovrebbe passar a Cormons per la via di Gorizia. E a codesto noi aggiungiamo. Costeggiando questa linea buon tratto del fiume Isonzo, noi guadagneremmo eziandio un approdo di più alle industrie che inevitabilmente son destinate a collocarsi lungh' esso.

Sorgente già di ricchezza attuale, e più ancora promessa di ricchezza avvenire, l' Isonzo segna una linea verticale, posta fra il piano e il Carso della nostra provincia.

Le altre acque che solcano l'alto ed il basso piano, non reggono a confronto di questa, per le pendenze, per l'abbondanza, e la perennità. E quindi che in molta parte le industrie dell'alto piano si collocarono spontanee alla sua sponda; e ove non fosse il circondario confinale che impedisce l'erezione di stabilimenti industriali fino sopra Gradisca, le fabbriche si sarebbero forse già a quest'ora aggruppate quasi lungo tutto il suo corso. Spianar codesto impedimento è cosa del tempo, e del progresso che incalza. Agevolarne l'azienda economica, il movimento, lo sfogo di codesta industria futura è cosa dell'oggi, ed è duopo afferrarla. Afferrato e preparato codesto — anche l'industria (egli viene da sè) è come creata. La ferrovia dunque, toccando la sponda dell'Isonzo in una sua non breve, nè angusta, nè malagevole percorrenza, porterebbe — oltre i citati vantaggi — anche codesto, che

1.° congiungerebbe codeste fabbriche avvenire mediante una linea prolungata e centrale, coi lembi più opposti della provincia;

2.° eserciterebbe uno scambio ed una corrispondenza d'interessi (e forse di lavoro) fra le dette fabbriche stesse, poste in contatto fra loro;

3.° alimenterebbe le industrie dette d'un continuo e immediato contributo delle materie prime di cui s'alimentassero, e provvederebbe a uno sfogo rapido, agevole, vicinissimo ed economico de' suoi manufatti;

4.° contribuirebbe, appunto con le cause qui esposte, ad accrescere la sfera delle nostre industrie anche altrove disseminate, le quali si farebbero per tutto dall'emulazione, dai capitali accumulati, dall'attività risorta, e da tutte quelle agevolezze, che da altre acque motrici, (che da noi non mancano), congiunte all'ampla e spedita via di comunicazione loro aperta con l'ulterior tronco della ferrovia verso Udine e verso Trieste, ci deriverebbero;

5.° influirebbe ai miglioramenti agrarii, o coi risparmi depostivi, o coll'affluire di estesi capitali, o con la ricerca delle materie prime, o de' combustibili ecc., tra cui vuolsi notare appunto quest'ultima, la quale non foss'altro persuaderebbe all'imboscamento i proprietarii delle falde occidentali del Carso, le quali scendono precisamente e confinano anzi all'Isonzo; pendii questi ora in parte presso che deserti, ma adattatissimi alla selvicoltura, come — a chi vuol la prova de' fatti — ce ne fanno scuola i prosperosi boschetti, che da qualch'anno in qua vestono quelle pendici da Savogna a Merna.

Ad alcuno sembrerà strano l'insistere che noi facciamo sulle sorti avvenire della nostra provincia, e sul carattere manufatturiero che noi vogliamo (rispettando sempre l'agricolo, ch'è l'elemento suo vero) improntargli. Ma a costoro noi facciamo riflettere due circostanze: la prima, che al nostro paese non risulta un periodo di qualche prosperità mai se non coadiuvato dalle industrie e dal commercio, conciossiacchè nè la ricchezza stabile, nè il capital circolante, nè i prodotti bastano mai a cuoprire i bisogni della popolazione; il che noi potremmo provare con cifre, se il dilungarci non ci facesse oltrepassare i confini (già in parte varcati) del nostro lavoro: a cui si aggiunge una certa quale fisionomia industriale del paese, a che l'indole delle popolazioni stesse supremamente si presta, come abbiamo accennato. La seconda si è, che noi, posti a tanto contatto della città di Trieste, la quale, priva di territorio agricolo, risguarda già a quest'ora il Friuli come una sua adiacenza, ci vien tutto il diritto a sperare che codesta nostra trasformazione o questo nostro sviluppo economico sia da lei potentemente affrettato — e codesto specialmente, perchè Trieste stesso (così ci sembra) è come destinata a subire il medesimo cangiamento. È destinata subirlo, diciamo, perchè i commerci suoi decaduti (notiamolo francamente), le concorrenze già patite da altre piazze mercantili e particolarmente da Amburgo, quelle che i centri minori le eserciteranno dopo compiuta la ferrovia, e unito codesto coi capitali già accumulativi dalla passata prosperità e che restano oggimai senza sfogo, l'obbligano a trovarsi in parte una uscita, in parte un utile e positivo collocamento, in parte un appoggio (e forse un freno) al suo troppo animato e quasi azzardoso commercio — tutte cose che Trieste potrà trovare con ricchissimo tornaconto di sè e de' paesi suoi confratelli, associando i suoi banchi alle officine, come in parte intraprese, e come più dovrà fare nel seguito. E le sue fabbriche, dove potrieno elle sorgere in luogo, in cui trovar più vantaggiose la forza motrice, la mano d'opera, le facili e spedite comunicazioni, la vicinanza sua stessa, e cent'altre circostanze, se non se nel Friuli?

La linea invece, che da Sagrado passerebbe immediatamente a Cormons, reciderebbe dalle grandi comunicazioni le fabbriche poste intorno e superiormente a Gorizia, e ritaglierebbe a maggior isolamento tutta intiera la montagna. Più accessibile sarebbe però al basso piano (e più quanto più scendesse alla volta di Palma, come progettavasi con la linea di Versa); sarebbe di più immediata ed estesa relazione coi porti dell'aquilejese, di più spedita comunicazione fra Trieste e Udine, di più immediato movimento a tutta l'alta pianura, che ne verrebbe (ripetiamolo) diagonalmente tagliata. Essa però abbandonerebbe eziandio tutta l'estensione dell'Isonzo da Gradisca fin quasi a Podgora, senza giovare con lo scalo di Cormons la montagna anche a destra del fiume, il movimento della quale resterebbe confinato (per difetto di strade e per intersecazione d'altre acque) a una piccola frazione del Coglio, di cui la ferrovia lambirebbe per un brevissimo tratto, quasi direm, le radici. Dal lato tecnico poi presenterebbe una maggiore facilità e quindi una minor spesa di costruzione, un terreno solido, abbastanza costante ne' suoi livelli, con acque ristrette nei loro alvei, sicure nelle loro sponde, tra le quali l'Isonzo offrirebbe nelle mura di Gradisca, se non un appoggio al ponte (che potrebbe pure essere) ma certamente un antemurale sicurissimo contro alle deviazioni, agli straripamenti, alle rotte, alle innondazioni. Di più la maggior brevità della linea, e quindi l'economia di tempo e di spesa ne' trasporti e nei viaggi, sarebbe pure una circostanza da valutarsi non poco.

Ma abbandonando l'Isonzo, e le manifatture goriziane, e le popolazioni della montagna, la sola pianura offrirebbe ella un compenso a codesta perdita? Noi non ci crediamo obbligati verso i nostri fratelli della pianura di provarlo con cifre, se lo nieghiamo assolutamente. Ciò in quanto al paese; chè in quanto agli altri interessi della ferrovia, ne verremo ragionando nel seguito. A sacrificare però i vantaggi che questa linea ci presenta (e che maggiori ci presenterebbe quella di Versa) noi ci crederemmo giustificati solamente nel caso che a quelle altre parti della provincia non fosse altrimenti a ripararsi. Ma a codesta convenienza si salva ogni più largo margine col braccio che noi suggerimmo, e che fu pure tanto dibattuto, il quale, staccandosi da Sagrado o da Sdraussina (rimpetto Gradisca) salisse fin quasi dentro a Gorizia. Con codesto noi avremmo guadagnato o salvato tutti i nostri interessi: il basso piano, congiunto all'alta mediante un ponte che attraversasse il Torre a Vilesse, avrebbe il suo centro a Gradisca (e se si preferisse la linea di Versa, n'acquisterebbe un secondo a Versa stessa, un terzo a Palma). L'alto piano sarebbe secondato longitudinalmente in due sensi — da Gradisca a Cormons (o a Versa e Nogaredo) e da Gradisca a Gorizia. L'Isonzo avrebbe su quest'ultima linea il suo scalo alla propria sponda. Gorizia guadagnerebbe un paio di miglia nella vicinanza della sua stazione, la quale potrebbe mettere capo fin ai suoi fabbricati. La montagna, e con essa parte della Carintia e parte della Carniola, poste con noi in comunicazione, mediante la via del Predil riattivata, guadagnerebbe nell'egual proporzione. E tutto il paese concentrerebbesi, non ad un meschino e artificiale emporio, cui tanti interessi non possono assoggettarsi senza lederli e forse guastarli, ma ad un mercato, quasi direm, d'interessi affratellati, solidari, diffusi, in cui guadagnerebbe spazio e vigore il commercio nostro, e mediante esso (come abbiam dimostrato) il possesso, l'agricoltura e l'industria.

III.

Se noi ci siamo dilungati un po' troppo insin qui, non dimandiamo scusa ai nostri lettori, perocchè oggi e in codesto non trattasi di combinazioni economiche del momento, rapide e passeggiere, le quali, favoriscano una città o una borgata e danneggino altri borghi e città, lasciano tuttavia un'aura di risorsa o di speranza a chi giace. Le ferrovie dovunque, e più nelle provincie intermedie, importano sempre una rivoluzione economica radicale, e a non ponderarne tutte le circostanze, non concedono più ripari o compensi. E in così grandi e definitive questioni, le decisioni giuste o errate irreparabilmente decidono. — Se quindici *anni* di riflessione poi, sopra la nostra linea, lasciarono ancora dubbi i propositi, non saremo noi giustificati dinanzi ai nostri lettori, anche se loro dimandassimo (che ciò non è) quindici *ore* di pazienza nel leggerci? Le importanze camminano in ragione che noi le accordiamo o che altri ce le concedono.

Passando adesso agl'interessi della Compagnia assuntrice della strada ferrata, noi premettevamo, anche con parole di altri, alcuni generali riflessi. La questione d'arte, si disse, fu sempre sottomessa a quella del ricavo, questa all'altra dell'utilità, e tutt'e tre si cercò bilanciare con quella del comodo, dell'economia e della rapidità de' trasporti. — La più importante, quella cioè dell'utilità che una ferrovia può portare all'industria e al commercio, fu considerata sempre ne' suoi rapporti coi paesi che valica, e con que' che congiunge. La seconda, cioè l'interesse del capitale impiegatovi o la sua ammortizzazione, fu calcolata sulle probabilità dei maggiori trasporti; la terza, vale a dire la convenienza della costruzione, si basa sulla possibilità, sulla economia, sulla facilità del lavoro e sulla sua massima conservazione: l'ultima è tutta relativa alla minor lunghezza della linea, come quella che risparmia ne' viaggi spesa e tempo e probabilità di ritardi e di inconvenienti. — Tutte queste condizioni propugnano *quanto in addietro fu dimostrato* a vantaggio della linea da noi preferita.

La prima d'esse, considerata sotto all'aspetto generale di prosperità del paese, alle circostanze locali da noi descritte, alla densità della popolazione, al centro infine entro cui si raccolgono o da cui si spargono gli elementi del nostro benessere, presenta circostanze che crescono favorevolmente in proporzione quasi geometrica, a misura che la linea della ferrovia scende maggiormente nel piano. La ferrovia sostituirebbe qui al difetto d'un centro proprio ed artificiale, due linee perfettamente centrali, su cui convergerebbero tutti gli interessi interni del paese. Essa, attraversando nel bel mezzo e nelle parti più ricche e più attive, il paese, verrebbe a cercare *una base, un punto, un nodo di concorrenza* a tutto il nostro commercio, diverrebbe accessibile per la sua posizione a ogni parte più lontana della provincia, si costituirebbe in picciol tempo a guisa di grande agente di comunicazione diffusa, spanderebbe la vitalità tutt'intorno, comporrebbe insomma in un nodo di vantaggi comuni il mare ed il monte, fonderebbe come a dirsi, in un solo elemento di vita i lor varii e sparsi e disgregati interessi. Ora, da codesto maggior movimento non succede egli *il movimento maggiore* anche nell'esercizio della ferrovia, nel tornaconto de' suoi imprenditori medesimi?

Fu detto pure, che a due scopi convergenti vuolsi mirar sempre nella costruzione delle strade ferrate: aprire, cioè la via più comoda, più breve, più secura, più economica al commercio generale — e stabilire comunicazioni rapide, continue, molteplici nell'interno dei paesi. Il primo scopo vuole la linea retta, l'altro la centrale; il primo domanda come una grande arteria che attinga dall'esterno forza e vitalità pel paese, il secondo richiede che codesta gran vena di vita percorra laddove si raccolgano anche i minori interessi e possano confluirvi le secondarie comunicazioni: quello pensa provvidamente a *raccogliere, questo a distribuire provvidamente*; l'uno cerca i contatti e promuove l'attrito di elementi che sono o possono rendersi attivi, l'altro ne eser-cita l'attività e la diffonde; uno non può quasi sussistere senza l'altro; entrambi concorrono a un medesimo fine; tutti e due sono inevitabilmente necessarii all'utile pieno e perfetto che una ferrovia può dare. Ora, — le strade attuali non si adagiano esse a codesto livello di cose tanto semplici e così naturali? Perocchè non è artificio, ma legge di natura, convergenza di incontrastabili motori, prepotenza di circostanze immutabili, che creano le vie, che collocano e mantengono le comunicazioni. E la linea che noi proponiamo va appunto secondando (e più seconderebbe per Versa) il collocamento già fatto e sanzionato dalle mille nostre necessità delle presenti comunicazioni — nè in altro che in codesto sta, gli è indubitato, il secreto della vera attivissima speculazione di una strada ferrata.

Si disse pure, che le arterie principali si dimostrano importanti da questi due estremi: che o *rendono* inutili le ramificazioni, o le dimandano numerose. Il primo caso premette l'attenzione di secondare tutt'i movimenti d'un paese, di raccoglier, dov'è più vita, i centri suoi più operosi, di connaturare il paese (imitandone l'andatura e il riflesso economico) a un diffuso mercato di reciprocanza e insieme d'unità. Il secondo ricerca il cuore delle ampie diffusioni commerciali ed industriali, donde sparge esso pure i suoi raggi per assembrarle e raccoglierle. Quello però diventa vizioso allorquando costringe a sinistre deviazioni, a sinuosità che prolungano soverchiamente e dannosamente la linea, e più lo diviene, se abbandona un paese intero con tutti i suoi grandi e numerosi interessi, per cercar qualche piccolo emporio, che nè rappresenta nè concentra il paese. E codesto sarebbe il caso dei due tronchi condotti per Gorizia, e specialmente di quello deviato lungh' esso il Carso. L'altro poi diviene esso pure viziato, se sacrifica uno o più centri veri fuori del grande commercio, o se impicciolisce in troppo minute e suddivise frazioni gl'interessi assimilati, e forse compatti dei paesi destinati a collegarsi e confondersi. E codesta non sarebbe di certo la circostanza che presenterebbe il braccio di ferrovia mettente a Gorizia, dappoichè quella città, nè per posizione, nè per l'importanza può dirsi il centro unico e vero e immutabile dei nostri interessi, e dappoichè quel ramo non disgiungerebbe per nulla dai commerci (anzi li annoderebbe di più) le sue fabbriche, i suoi traffici, il possesso, l'agricoltura, e le popolazioni. — La qual cosa, infine, importerebbe essa pure un'attività dupplicata, per le ragioni già esposte, ai costruttori o agl'imprenditori della nostra linea.

E in quanto all'esercizio di codeste linee, ecco le osservazioni ed i calcoli che noi, restringendoci alle cose più salienti, crediamo necessità di notare.

Noi abbiamo già detto la nostra popolazione essere complessivamente di 195,270 anime, le quali equivalgono alla misura usitata di 542 passaggieri al giorno, nella sola provincia. A codesto aggiungiamo i due più prossimi estremi — le sole città di Trieste e di Udine coi lor territorii — e avremo una cifra per lo meno di oltre 180,000 anime, pari ad altri 500 passaggieri al giorno; e ciò senza contare il movimento delle altre città e degli altri paesi, che la ferrovia metterà in comunicazione fra loro. Di più noi abbiamo un giro interno di circa 800 mille cent. di merci, le quali considerate con un aumento di due terzi per la loro uscita dai centri ai quali esse affluiscono, presentano una totalità di movimento per centinaja 1,300,000 all'anno, pari a 3600 libb. al giorno. Questo è più del necessario per guarantire l'attività della ferrovia in generale, conciossiachè i calcoli e l'esperienza dimostrarono « che sopra 600 soli passaggieri al giorno si può avventurar una buona strada ferrata a due rotaie, quando le tariffe si tengono ad una certa altezza, nell'aspettazione che il tempo sviluppi un maggior movimento. Ebbene: nel contratto della Compagnia i prezzi sono fissati (in oro ed argento) pei passaggieri di 1.ª classe a car. 20 per ogni lega austriaca (7586 metri) a 15 per la seconda classe, a 10 per la terza; e le merci pagheranno nella egual scala carantani 2, 1 1/2 ed 1, sopra ogni quintale di Vienna (56 chilogr.). E codesta misura è una delle buone innegabilmente

per cui all'esercizio di codeste linee nostre è più che assicurata una quasi splendida attività, da appagare ogni più circospetto speculatore.

La differenza che potrebbe insorgere però nella nostra questione sarebbe tuttavia sul ramo di Gorizia, il quale importerebbe circa 7 miglia di ferrovia a parte oltre il tronco principale. Ma sopra ciò noi facciamo riflettere, che la linea del piano, condotta direttamente da Nabresina per Monfalcone Gradisca e Cormons fino al confine veneto, non misurerebbe che circa 24 miglia italiane; mentre quella progettata da Nabresina per Monfalcone, Gradisca, Gorizia (lungo l'Isonzo) e Cormons, ne misurerebbe a un dipresso 29, e quella del Vallone (il Carso) per lo meno 32. In confronto della seconda, la prima unitamente al suo ramo di Gorizia contando miglia 31 circa ne perderebbe in brevità miglia 2, che verrebbero compensate dal più facile e men dispendioso lavoro che incontrerebbe appunto da Gradisca a Cormons, anzichè da Gorizia a quest' ultima, radendo le ineguaglianze, (interrotte da molti filari d' acqua) che presentano le radici del Coglio in cui verrebbe condannata. In confronto poi alla linea del Carso, l'altra guadagnerebbe in brevità miglia una, e di più una ben considerevole diminuzione di fatica, di spesa, di conservazione, di personale, d' amministrazione ecc. — Arrogi a tutto ciò il danno che ne deriverebbe al grande commercio, per la maggior lunghezza, per la deviazione, per l'incomodità della linea del monte; aggiungansi, se non gli ostacoli, per lo meno i disturbi e le spese che s' incontrerebbero nei venti impetuosi che dominano quelle sommità e quelle gole, nelle frane a cui sono soggette, nelle nevi che d'inverno le ingombrano; infine considerato pure che questa maggior lunghezza (piccola nel complesso, ma non tale pei passaggeri e per le merci che p. e. viaggiano direttamente da Trieste a Udine) assoggetterebbe le merci e le persone a una spesa maggiore di trasporto, a una perdita più grande di tempo anche nelle circostanze ordinarie al viaggio, a un più forte rischio di ritardi fortuiti e perfino di inconvenienti; tutto questo aggiunto alle tante ragioni che propugnano per la via del piano, ed è evidente che la compagnia deve immutabilmente trovare il suo maggior tornaconto a seguire quest' ultima, ed a ligarvi con un ramo separato costeggiante l'Isonzo le fabbriche e la città di Gorizia.

Ma la città e le fabbriche di Gorizia basterebbero esse ad alimentare l'esercizio d' una ferrovia a parte, come noi proponiamo? Ecco la risposta. Diciotto mila sono a un dipresso i passaggeri che in oggi concorrono, senza le private occasioni, annualmente a codesta città; provenienti tutti da Udine, Trieste, Lubiana: — e codesto è tratto da buoni dati statistici, di cui si potrebbe offrire l'autenticità a ogni momento. Centomila, e null'altro, noi vogliamo computare gli abitanti della regione superiore del paese. A 550 mila centinaja n' ascende il doppio giro delle merci d' entrata e di uscita. Aggiungasi il giro delle merci e dei passaggieri della pianura (oltre 70,000 persone) che concorrono pur sempre nella città; e noi avremo un movimento già adesso rappresentato da circa 430 passaggieri al giorno, senza le merci, il cui movimento ridotto al minimo possibile, presenterà sempre quella scala che può più che sufficientemente bastare, per adesso, all'utilità di una via di ferro a rotaja semplice. Ma noi domandiamo per un di più, oltre a tutto il qui detto: sottratto il movimento del piano, basterebb' egli il movimento attuale qui detto per compensare delle malagevoli e dispendiosissime costruzioni maggiori che incontrerebbe la linea di Gorizia, o condotta pel monte, o costeggiante l'Isonzo? E qui, si, collegasi intieramente la quistione tecnica e la tecnico-economica coll' economica-commerciale; qui il capitale di costruzione dimanda un grave e insistente riflesso, sul quale noi dobbiamo reclamare e l'attenzione del pubblico, e quella della Compagnia e quella pur dello Stato. Noi dobbiamo reclamarla, e tanto più altamente, quanto già in addietro sopra una questione consimile fu indarno alzata una voce autorevole, la voce d'un uomo onesto e sapiente, la cui onestà e la sapienza non valsero a farla ascoltare. E male fu codesto, male per i paesi, per le genti, per lo Stato! Conciossiachè le gravi difficoltà e le ingenti spese da lui preconizzate s' avverarono, e gl' interessi intanto di gran parte delle nostre contrade si capovolsero, e Trieste ne sofferse più ch'altri, e i milioni si profusero, e a mala pena, or ora, con gran sacrificii si è usciti, e non in tempo — non dico di prevenire o scansare, ma nè tampoco di riparare i danni, che la parola dell' uomo assennato ed esperto ci aveva insegnato a schivare. — Ora noi diciamo dunque, e lo diciamo altamente: il paese non può ch'essere rovinato dalla linea del monte, pregiudicato da quella dell'Isonzo per Gorizia e Cormons: la Compagnia, con la linea del piano eviterà qualche milione di spesa nella costruzione, qualche milione di lavori di conservazione negli 89 anni che gli restano a finire il Contratto, qualche milione infine di attività perduta nell' esercizio della ferrovia, se non unisce il piano con Udine e Trieste, se non congiunge Gorizia separatamente coll' Isonzo e col piano. Trieste poi perderà il suo vero e unico territorio agricolo-industriale. E tutto codesto, senza che l'azienda economica generale ne vantaggi tampoco, o per brevità, o per comodo, o per dispendio o per facilità d'interessi, di contatti e di relazioni.

## IV.

Ora, poche ed ultime parole sulla convenienza dello Stato. Da altri fu notato essere questa ferrovia non una linea di comunicazioni private, una speculazione particolare, un anello commerciale; sibbene una grande arteria dello Stato, e doversi più politicamente che economicamente considerare. Noi non siamo d' una egual opinione — Tutte le vie, e specialmente le grandi vie di comunicazione possono, gli è vero, congiungere allo scopo commerciale uno scopo governativo o politico; ma il vero intento loro si è questo, di ravvicinare i paesi, di diffondere dovunque i capitali, le imprese e la civiltà. Senza vie non vi è traffico, e senza quest' ultimo l' isolamento de' paesi è letale. Il governo ha dunque, sotto questo punto di vista, come per missione la equa, misurata e prudente distribuzione di tutti gli elementi di prosperità di che son capaci o di che son bisognevoli i paesi. Le preferenze in codesto diventano, fu già detto da un prosator moderno, colpevoli. Le esclusioni sono di danno, noi aggiungiamo, ai cittadini e allo Stato. — Noi potremo con cifre statistiche documentare il movimento bellissimo di spontanea attività sorto nella nostra provincia da trent' anni, e specialmente da dieci anni a queste parte: movimento che svolge due grandi vantaggi economici — quello de' privati e quello dello Stato. Non ci sarà ascritto a colpa, speriamo, il dire che al Governo incombe di tutelarlo.

Noi taceremo degl' interessi suoi immediati, in quanto alle pubbliche entrate. Gli è certo, che un paese sottratto al movimento generale, è paese decaduto; e che un paese decaduto sottrae dall'altro canto agli erari pubblici o una vistosa cifra di imposte, o un altrettanto considerevole somma di contributi indiretti: la mancanza del vino, cosa accidentale ma sottrazione d' interessi privati per essa, ne dà in oggi una incontestabile riprova. — Gli è certo, d'altra parte, che un aumento di relazioni accresce nel paese medesimo l' operosità, o il desiderio o la potenza prende delle grandi e forti intraprese. Per noi, 10 mille e più campi di paludi aspettano quest' aura benefica a convertirsi in potenti agri di ricchissimo prodotto; undici porti attendono da esse un concorso che li animi a prosperare: settantamila jugeri di terreni coltivati l'invocano a raddoppiare di alacrità, di produzione, di valore. E le correnti che la natura ci ha prodigato, come a invitare le genti a farsi industriose di tutte le utili applicazioni della meccanica alla comodità e alla ricchezza della vita privata e pubblica, affrettano con gli stessi voti la speranza medesima. Le nostre popolazioni, infine che dalla vita agricola, non ricevono che un magro sostentamento ragguagliato, e potranno provarlo, a soli annui fior. 25. 33 lordi e fior. 13 netti per individuo — un quarto de' suoi bisogni — reclamano esse pure il soccorso d'una estrinseca forza, per

non trovarsi in brev' anni derelitte, e più derelitte che mai, se si consideri che mancata una gran parte delle forze e dei mezzi attuali che le sostengono, e aumentata la popolazione (in trent'anni il 20 0/0 nell'alta e quasi il doppio di questo nella bassa), si troverebbero scemate sempre più in questi lor tenui riparti, e ridotte ogni dì più a stentare la vita. Tutte codeste cose, e altre che potremo ripetere, sono già troppo importanti, perchè non sia propriamente superfluo l'accennarlo, quasi che altri non lo dovesse pensare. — Noi dunque ci fermeremo a questo solo, alla ferrovia in sè e per sè medesima, e considereremo:

1.° Che detratto da essa tutto il concorso attuale e il concorso avvenibile del nostro piano, l'attività sua diverrebbe una perdita essa pure; il che per lo meno rifletterebbe sullo Stato il pericolo di dover soggiacere alla refusione verso la Compagnia, di tutta quella parte di reddito che mancasse al 5 0/0 assicuratole sul capitale impiegatovi;

2.° Che perduti con la linea lungo un paese assolutamente non commerciante, e gittatisi con la stessa per mezzo a territorii difficili, a livelli malagevoli, a dispendiose complicazioni di manufatti, di appianamenti, di tagli; di lunga mano maggiore si riverserebbe sullo Stato il dispendio della conservazione, dopo il ritorno della ferrovia in possesso di lui;

3.° Che un incaglio deriverebbe ai passaggieri e al commercio con le maggiori spese dei trasporti già sopra avvertiti; spese che giusta l'articolo 45.° del contratto, potrebbero venir forse accresciute, sotto il pretesto che per una certa malagevolezza dei transiti, la ferrovia sarebbe in certi casi costretta o a raddoppiare la forza dei motori, o a dimezzar il peso dei carichi, o a soffrire la perdita della velocità, per ognuna delle quali cause chi verrebbe a sacrificarsi sarebbe o solo il commercio ed i passaggieri, o questi in uno insieme all'impresa, — la quale infine non è nient' altro mai che lo Stato.

Noi sappiamo, che a propugnar la deviazione assoluta dal piano, sorge l'altra questione della ferrovia della Carinzia, condotta, per la via del Predil nella nostra provincia; e noi saremmo troppo avari di speranza verso il nostro paese se volessimo neppur con un semplice dubbio rallentarne i tentativi. Ma su codesto noi soggiungiamo, che innanzi a tutto quella via resta ancora a studiarsi, e che a chi davvicino esaminò già in addietro que' monti, non facile certamente si presenta la *riescita*: ora — e se si rilevasse impossibile o *costosissimo* l'effettuarla? oppure, se a confronto di titoli e d' interessi altrui più potenti si dovesse — anche riconosciuta effettuabile — decamparne? — D'altronde codesto progetto non soffrirebbe alcun nocumento dalla linea nostra del piano, allorquando il ramo di Gorizia venisse non solamente ad avvicinarvisi, ma perfine a raggiungere la strada della Carinzia, toccando assolutamente ne' visceri suoi la città di Gorizia.

Infine noi diremo ancora questo — militarmente la linea del piano troverebbe, forse a preferenza di quella del monte, un appoggio di difese, incominciando da Monfalcone, e proseguendo per Fogliano, Gradisca, Cormons (o Medea), rinterzato pure dalle acque che la proteggerebbero. Non scostandosi soverchiamente da Palma, avrebbe un congiungimento assolutamente militare sul suo nodo primario. E nel ramo di Gorizia avrebbe un doppio braccio di discesa e di relazioni per tutt' i trasporti. — Ma codesto (diciamolo ancora) non è il nostro proposito, nè noi (rispettando il parere di tutti, ed ai nomi autorevoli inchinandoci pure con deferenza) ripeteremo certo con uno dei nostri scrittori che « alla cittadinanza dell'impero poco o nulla interessi se lo zucchero ed il caffè, se le arringhe e il merluzzo, arrivino per la ferrovia alcuni giorni prima, altri dopo, al luogo della loro destinazione ». È troppa eresia il dividersi dalla sapienza economica de' nostri tempi, o l'impicciolirla così per accrescere valore a un più rapido trasporto di munizioni, a un più immediato stringersi insieme di valli e di forti, a un incrocciar di cannoni. Tutt' al più le condizioni militari debbono accrescere, non rovesciare le supreme e poderose ragioni del sistema economico. Diversamente noi avremo (e fu progetto) tagliato d'un rettilineo tutta la pianura friulana e trevigiana da Palma a Treviso, e abbandonata ogni città e ogni mercato; avremo diviso Udine dalla sua provincia, Trieste dal mercato europeo, e la bella ed ampla armonia de' commerci con la civiltà, si vedrebbe stornata o dispersa, per far piazza (che non è un male se non quando porta un male) a un sistema di trinceramenti serrati, di estese vedette e di facili ambulanze.

Il tempo c' incalzò a far, più che un lavoro statistico, un manipolo di cenni e di proposte, venute su come vennero. Ma sebbene — rischiamolo — per la fretta, o l'urgenza, e per altre cagioni (e qui non fu colpa nostra) noi sappiamo d'aver un po' disordinatamente esposto i nostri pensieri e ripetuto molti fatti e ommessi altri, e fatto — che non lo sappiamo — Dio sa che altro di peggio, tuttavia noi speriamo di avere per lo meno raggranellato qualcosa sulla non isterile importanza d'una questione che manda gli ultimi spruzzi o ad abbonirsi o ad estinguersi. Questo abbiam fatto noi. Il resto farà il buon senno de' lettori, e, speriamo, l'equità di chi deve deciderne. Probabilmente sarà fatica sprecata — ma nostro avviso era almen questo, di dire una parola libera su di una cosa libera; di mostrar su che basi la lite dovea collocarsi, per onestamente risolversi; e, infine (e più che tutto) di riporla ne' suoi veri termini davanti ai nostri comprovinciali, deferendola — per deferirla ad alcuno — all' opinion pubblica.

---

## ALCUNE MEMORIE SULLA SETA IN FRIULI.

1505. Lettere da Venezia ordinano al Luogotenente del Friuli d' incantare il dazio della seta; e nella convocazione, ossia Consiglio piccolo, della città di Udine vien preso di eleggere tre Deputati onde si rechino a Venezia a procurare l' abolizione del dazio (Archiv. civico d' Udine, tom. G. 23, fol. 110).

1594, 4 giugno. Istituzione della Pesa pubblica delle galette in Udine, e notifica dei prezzi (Archiv. med. tom. G. 25, fol. 38).

1685. Giacomo Ocioni, veneziano, pianta il primo telajo di drappi di seta in Udine. I primi damaschi furono lavorati per la chiesa dello Spedale. Costò la seta greggia, venete L. 10 alla libbra; l'orsoglio L. 16: la trama L. 14: la seta cusarina L. 12; la fattura L. 5 al braccio. (Zanon Ant., Opere, ediz. Mattiuzzi, tom. IV p. 213).

1712. Si paga alla Pesa pubblica per conto del dazio-seta soldi 2 1/2 per ogni libbra di galetta (fu poi eccettuata la valoppa), e soldi 20 per ogni libbra sottile di seta (Archiv. C. U. tom. G-23 fol. 122).

Prezzo medio della galetta desunto dai libri della Pesa Pubblica (Archiv. C. U. tom. G-17, fol. 184).

1720. Soldi 21 alla libbra.

1721. » 36 »

1725. Il Dazio-Sete per la città di Udine e Patria del Friuli viene incantato per ducati 10,487.5 (Archiv. C. U. tom. G-23, fol. 123).

1757. Il Veronese produce seta cinque volte più del Friuli; il primo 500 mille libbre, il secondo 100 mille. (Zanon, tom. IV. p. 120[1]).

1761. La Parrochia di Paderno, presso Udine, produce 45 mille libbre di bozzoli, e qualche anno prima ne fece sino 60 mille, essendo popolata da 3 mille anime (Zanon, tom. II. p. 355).

1763. Dal 1736, epoca in cui la Repubblica Veneta abolì il dazio d' esportazione sulle sete, fino al 1763, tempo in cui lo Zanon scriveva, desso calcola che in Friuli sieno entrati 8 milioni di ducati. Essendo 27 anni, quindi Venete L. 1,812,075 all' anno per adequato, computando il ducato V. L. 6. 4 (Zanon, tom. II. pag. 108.)

A quest' epoca scriveva Zanon (tom. IV, p. 67): Sup-

pongasi un campo di 840 tavole, del valore di ducati 50, piantato di soli 40 gelsi; ridotti adulti bastino ad alimentare filugelli da somministrare una sola libbra di seta per gelso; queste libbre 40 importano a prezzo comune ducati 120: più del capitale. Sventuratamente non fu inteso allora dalla maggioranza de' Friulani.

1782. Il Friuli produce circa un milione di libbre di galetta, di cui 150 mille passano a vendersi nel Friuli austriaco, le rimanenti 850 mille libbre lavoransi in provincia e danno circa 126 mille libbre di seta. Di queste 6 mille libbre convertonsi in manifatture nelle fabbriche della Provincia, e restano in commercio trame ed orsogli libbre 120 mille, di cui un terzo smerciasi a Venezia e Vicenza, il resto va per la Germania ed Olanda. Importo della produzione serica nella provincia ducati 495 mille. — (Prospetto del Friuli veneto ecc. Archiv. C. U. tom. H.-96 fol. 437).

1783. Circa un mezzo milione di ducati ci portano in oggi i mori. (Canciani Gott. Mem. Accad. Agrar. Udin. tom. II, p. 299).

1805. Sono nella Provincia del Friuli fornelli 1200, si raccolse galetta libbre 1,200,000. (Rota, Estens. e Redit. Cens. del dip. di Passariano p. 78.)

Sono in Udine fornelli 304, e la maggior filanda di Gio. Follini, ne ha 24 (Registro. Offic.).

Prezzo medio de' bozzoli in Udine (da doc. offic).

1810. Ital. L. 1.28 alla libbra
1811. » 1.49 »
1812. » 2.15 »
1813. » 0.98 »
1814. » 1.71 »
1815. » 1.85 »
1816. » 2.77 »

1817. Nella Provincia sono fornelli 1721, e si raccolsero di galetta chilogrammi 589,167 (Statistic. offic. Delegatizia).

1823. Produzione della seta nella Provincia, chilogrammi 72,300. (Quadri Statist. offic. delle prov. Ven).

1837. Galetta, chilogrammi 1,651,973, lavorata in caldaje 3616. (Statist. offic. Cam. Commerc. Udin.)

1844. Galetta, chil. 2,894,370, caldaje 4290 (statist. med.)

1848. Prezzo medio della galetta desunto dai registri delle filande Branzi, Zamparo e Levis, A. L. 1.15 alla libbra.

1852. Nella Provincia, galetta libbre grosse ven. 2,947,109. seta, lib. sott. ven. 418,364, filatoj di sete 37, filande 627 con caldaje 5893. (Rapporto della Camera di Commercio di Udine. pag. 96, 103 ecc.

---

## COSE DIVERSE

Com' ebbero lieto principio, le rappresentazioni del *Teatro Minerva* sortirono esito felicissimo, dinanzi ad un pubblico numeroso, benintenzionato e plaudente. Il *Trovatore* ebbe sorte pari al *Rigoletto*; e le due ultime sere i cantanti condivisero gli applausi coi Cabili. Codesti bravi figli della Numidia devono essere assai più contenti del pubblico di Udine, che non i loro compatriotti, ai quali le palle francesi danno una dura lezione di civiltà, dei soldati di Francia. Essi, i barbari, stavano contenti alla parca vita cui conducevano sui pendii dell'Atlantica catena, poco curandosi, che i Francesi fossero la più civile Nazione del mondo: ma ahimè essa è anche la più filantropa, la più espansiva, e vuole incivilire, per forza, tutto il genere umano, compresi i Cabili. Oltre al proselitismo c' entra per qualcosa anche il desiderio di dare spettacoli alla plebe parigina, che annasa assai volentieri il fumo della gloria. Ma non potevano quei laggiù rivolgersi al sig. Andreazza, e dire, che oltre ai Beni Zuc-Zuc conducesse all' Anfiteatro i Beni-Ratten ed altre tre o quattro di quelle tribù di montanari, a farvi i loro salti? Ci sarebbe stata un po' di gloria di meno, ed un po' di umanità di più: e lo spettacolo non sarebbe stato men bello per questo. Insomma, la civiltà di Andreazza e de' suoi Cabili, perchè non viene imposta a colpi di cannone, non vale meno di quella degli eroi francesi.

Lo spettacolo di cui abbiamo goduto al *Minerva* non sarà di cattivo augurio per quello che avremo al *Teatro Sociale* nella prossima fiera di San Lorenzo. Il Trevisan non adopererà per incivilirne i fieri figli dell' Africa, ma una schiera di mansuete ballerine, ottime per il fresco. Speriamo che il Teatro sia richiamo ai forestieri; tanto più, che anche quest' anno avremo e l'*esposizione delle arti belle e dei mestieri, e le corse di birocciui*, così bene iniziate l' anno scorso. Certo le Direzioni dell' una e dell' altra si daranno moto, per fare che divenga brillante la stagione.

Abbiamo detto altre volte quanto importi l' una, ed ora replichiamo delle altre, ch' esse lasciarono un generale desiderio di vederle, non solo continuate, ma ampliate, divenendo per così dire anch' esse un' istituzione paesana.

Quelle corse, altri le considererà quale mezzo efficacissimo di attirare un utile concorso al paese, con cui si paga ad usura i danari spesi, come un bel modo d' invitare fra noi a gradito ritrovo gente d' altre provincie; a noi piace di risguardarle sotto ad un altro aspetto. Se sono un giuoco, noi cerchiamo, fra i giuochi, i più maschi: ed amiamo di vedere la gioventù nostra occuparsi di cavalli assai più che di ballerine. Anzi, se fossimo donne, vorressimo amare que' giovani, che sanno domare e cavalcare e reggere di bei cavalli. Ma ancora più d' un giuoco, sono una nobile gara, che deve avere per effetto di restituire all' antico onore le nostre belle razze di cavalli friulani. Così le corse tornano ad avere il loro antico significato; e ad acquistarne un poco di quello che hanno in Inghilterra, dove divennero un' istituzione nazionale. Anche noi siamo gente del progresso: e vogliamo correre.

Le Galette furono esse pure motivo, per il nostro Paese, di qualche lieto momento; non solo per i danari che vi portarono, a compenso della maladetta crittogama, la quale pur troppo non ci vuole abbandonare, e della gragnuola dei giorni passati; ma anche perchè trassero fra noi molta gente dalle Venete e Lombarde Provincie. C' erano possidenti e conti e negozianti e dottori, e preti e donne gentili, che vennero, quali per conto proprio, quali per il loro paese, a fare semente. I più ne partono con un' idea del Friuli molto più favorevole di quello che si avessero prima di conoscerlo, e si propongono di tornarvi. Così i nostri vadano a vedere le loro irrigazioni e le loro marcite. Essi torneranno indietro tutti azionisti per la condotta dell' acqua del Ledra sui piani friulani, come augurava l' altro di la nostra Accademia in alcuni discorsi che vi si tennero. Noi, che ne abbiamo parlato tanto, ci vergogniamo alquanto adesso di dirne più oltre: poichè, dopo che i giornali friulani ne parlano, molti opinano, che l' opera sia consumata. Eppure dovremo tornarvi sopra: e questa volta vogliamo discorrervi francamente sui modi di esecuzione. È interesse nostro: occupiamocene d' accordo, e ci riescirà di sortire un buono effetto. A quest' altra volta adunque: frattanto abbiamo il piacere di dirvi, che il raccolto del frumento fu abbastanza buono, e che anche il granoturco è sulla buona via. Così mescolando l' utile col dilettevole, i Cabili col granoturco, l' opera in musica col Ledra, le ballerine colle farfalle e colla crittogama, i bagni d' acqua fresca con qualche futuro congresso, speriamo di tirarla innanzi alla meglio in questo mondaccio, ch' è pure un gran mondo.

*P.S.* Ripigliamo la penna per annunziarvi un errore. Quasi ci eravamo dimenticati di far conoscere al pubblico, che venne commesso un atto di giustizia agli abitanti del Borgo di Cussignacco in particolare, ed a tutti i passeggianti in generale. La Porta di Cussignacco venne riaperta, e con questo ci venne ridonato il passeggio solitario, che formava la delizia di tutti coloro che in città amano di aggirarsi un

poco nella vera campagna, senza dilungarsi di troppo dalle dilettevoli nostre mura. Facciamo un inno alla Porta di Cussignacco!

## Bozzoli e Sete.

*Udine, 8 luglio.*

Il raccolto è terminato nella nostra Provincia. Il risultato, che sarebbe soddisfacente per qualunque annata ordinaria, lo è in modo straordinario nell'attuale in cui i prezzi vennero portati quasi al doppio del consueto. Questi piegaronsi da principio dalle a. l. 3. 80 a 4. 00 ma vennero portati subito dalle a. l. 4. 00 a 4. 80, e per poche eccezioni anche ad a. l. 5.00. La mediocrità delle pese pubbliche della nostra piazza è di a. l. 4. 40 circa, e di poco varierà anche la mediocrità generale della provincia. A fronte che alcune centinaia di migliaia di libbre di bozzoli sieno stati esportati dalla provincia, ed una quantità non irrilevante disposta per semente, le nostre filande ne sono generalmente ben cariche.

Le contrattazioni in sete nuove sono quasi nulle. La speculazione non trova margine ad operare. Il consumo è molto ristretto, e li fabbricanti impassibili e freddi si preparano a lottare contro il rialzo, o pel ribasso, riducendo e ritardando all' estremo le loro provviste. Le piazze di consumo stanno inerti e diffidenti. Ci vorrà un po' di slancio da qualche parte per animare gli affari, ed incominciare ad abituar le orecchie ai grandi prezzi che occorrono per salvare i costi.

*Udine, 9 luglio.*

Aggiungiamo, alle notizie del nostro solito referente, i prezzi medii delle galette alle pese pubbliche in Udine, che furono i seguenti: il 1. 4, 48[26]; il 2 4, 40[06]; il 3 4, 32; il 4 4, 39[23]; il 5 4, 39[23]; il 6 4, 43. Mediocrità complessiva a. l.° 4, 39[71].

---

(Articolo Comunicato).

*Sig. Redattore*

Ella, sig. Redattore, non ha sicuramente bisogno delle mie dichiarazioni per accrescer merito all' accreditato suo periodico. Sarebbe questa una vera millanteria: ciò null' ostante io l' assicuro che ogni suo foglio io lo leggo molto volentieri, massime quelli articoli che da vicino riguardano la nostra Provincia. — Per una particolare inclinazione che m' ho al ramo cavalli, che potrebbe riuscire di tanta gloria ed interesse a questo nostro paese, mi colpi vivamente l' articolo inserito dall' onorevole sig. R..... nel foglio sotto il n. 25. Per confessione a chiare note fatta dallo stesso onorevole sig. R..... nel posteriore n. 27, che cioè *per la sua condizione egli non si tiene obbligato a conoscere le malattie dei cavalli*, e che nessuno *può a lui rimproverare la ignoranza sulle malattie* dei medesimi, devesi a tutta coscienza ritenere che l' articolo inserito nel suo periodico sotto il n. 25 sia stato scritto da un uomo dell' arte, cioè da un Veterinario, o Veterinario Ippiatro. E siccome l' articolo pubblicato nel n. 25 coi posteriori *tre* articoli, bagatelle!!, inseriti nell' ultimo foglio del n. 27 vanno ferendo troppo da vicino l' onore di questo nostro Veterinario Comunale sig. Stefano Bianchi, così la interesso, sig. Redattore, a voler nel prossimo suo foglio inserire questa mia qualsiasi opinione in argomento.

L' articolo di data 28 giugno testè scaduto scritto dal sig. Veterinario ed Ippiatro Giovanni Calice è veramente un capo lavoro. Si vede propriamente ch' egli ha *un grande interesse di professione* (*escluso l' amore del danaro*), e che *ne* sente il *decoro*. Avrei però amato che il sig. Veterinario ed Ippiatro Gio. Calice non si fosse degnato di far conoscere al pubblico (giudice severo ed imparziale!) che il Bianchi, quando che fu, lo *posponeva nella ispezione di macello al maniscalco Fantini, in onta alle veglianti leggi*. Qui gatta ci cova. Questo articolo, ripeto mi sembrò da matto senno dettato ex cattedra. Con molti miei amici leggendolo lo ho molto gustato, e ci siamo permesso ad una voce di dichiararlo un piccolo trattatello di clinica e patologia veterinaria. V' ha molto per tutti: per medici, per chirurghi, per farmacisti: *ben inteso però per tutti quelli che sono professori nella scienza ippiatrica*. Peccato solo che il maggior numero di coloro che leggono sieno ignoranti della scienza, e che in questo numero vi sia io pure! Si m' associo all' onorevole sig. R....., e protesto *che per la mia condizione non mi tengo obbligato a conoscere le malattie dei cavalli*, e giudicare sul merito delle cure. Con questa mia positiva, concreta, leale confessione, ben vede si ch' io non intendo punto d' entrare collo scientifico Ippiatro sig. Calice sul merito della *quistione da lui* trattata contro il Veterinario sig. Bianchi. Che il cavallo, di proprietà dell' onorevole sig. R..... sia morto da *moccio* e *farcino* come lo vuole il Calice, ovvero da *corizza* come lo vuole il Bianchi, io pure col sig. Calice mi appellerò pel definitivo giudizio *a tutti gli scientifici Ippiatri d' Europa*, e per ora soltanto mi accontenterò di ritenere che il cavallo in cura al sig. Calice è morto di fatto, malgrado la medicatura da lui adottata e seguita col sistema della scuola moderna ch' egli apprese si valentemente all' Istituto di Milano.

Quello che daddovero non mi accontenta si è lo stile usato dal sig. Ippiatro Calice verso il Veterinario Bianchi. Da 36 anni il Bianchi presta servigio in questa città quale Veterinario Comunale, e nella intera Provincia quale Veterinario Governativo. Le prestazioni attente, intelligenti, disinteressate del Bianchi furono sempre, e lo sono tuttora, riconosciute si dai suoi concittadini, che dalle Autorità Militari, Politiche, e Giudiziarie di questa vasta Provincia. Contro del Bianchi non fu giammai prodotta querela ad un ufficio per mancanza di qualsiasi genere nell' esercizio della sua professione. Queste poche righe sul carattere e condotta del Veterinario Bianchi bastar possono sicuramente a confutare le mal calcolate taccie (che caratterizzare si possono per veri insulti personali lesivi l' onore) contro il Bianchi scagliate dal sig. Veterinario Ippiatro Calice, dal suo affettuosissimo sincero amico Bortolo Catterini Veterinario in Treviso, e da chi dettò i due articoli dell' onorevole sig. R.....

Valgano queste mie parole a disingannare coloro che non conoscono di persona il Bianchi, ingiustamente compromesso da avversioni private; ed a comprovare al Bianchi la stima ed amicizia che gli porto.

Ella poi, distintissimo sig. Redattore permetta che me le protesti

*Passariano 6 luglio 1857.*

Tutto suo di cuore
LODOVICO - GIUSEPPE MANIN

---

*N. 993.*

La Deputazione Comunale di Palma

AVVISA

*A tutto 30 settembre 1857 resta aperto il concorso alle due Condotte mediche-chirurgiche-ostetriche di questa Comune, e sue Frazioni di Jalmicco e Sottoselva.*

*La nomina è di spettanza del Consiglio Comunale salva la superiore approvazione.*

*La situazione è in pianura, con buone strade, con estensione di un miglio e mezzo, colla popolazione di anime 3587, approssimativamente povere 1500, con residenza in Palma, coll' annuo soldo di a. l. 1400 per cadauna.*

*Palma li 25 giugno 1857.*

Li deputati
*G. Bearzi. — A. Ferazzi. — G. Putelli.*

*Il segretario*, dott. Torre.

AVIS.

*Paris le 10 juin 1857.*

*En conséquence des explications qui m'ont été données par monsieur Zanetti, je declare que l'avis daté de Paris, le 15 septembre 1856, et reproduit dans le N. 23 de l'*Annotatore Friulano *et N. 81 de l'*Anello, *n'a plus de raison d'être, et doit être considéré à l'avenir comme non avenu.*

*C'est sans* mon ordre *et* contre ma volonté *qu'il est méchamment reproduit dans le journaux, dans le but de nuire a monsieur Zanetti, qui est toujours un de mes bons dépositaires pour Trieste et l'Autriche, ainsi qu'on peut le voir sur mes annonces.*

*Le Public comprendra parfaitment que je suis totalement étranger à cette publication hors de saison, inspirée a un pharmacien de Trieste, par une* déplorable rivalité de profession.

*J'interdis donc de la manière la plus formelle, la reproduction de cet avis, faisant défense aux journaux de l'insérer à l'avenir, sous peine d'être porsuivis selon la rigeur des lois: et à fin qu'ils n'en ignorent, copie de ma protestation sera adressée aux directeurs des journaux.*

*Fait à Paris le 10 juin 1857.*

A. Chable, m. p.
Médecin, Pharmacien de la faculté de Paris.

(**Traduzione.**)

AVVISO

*Parigi, il 10 giugno 1857.*

*In seguito alle verbali spiegazioni datemi dal sig. C. Zanetti, io dichiaro che l'avviso in data di Parigi il 15 Settembre 1856, e riprodotto nel N. 23 dell'* Annotatore Friulano, *e N.* 81 *dell'* Anello, *non ha più ragione di sussistere, e deve quindinnanzi venire considerato come non pubblicato.*

*Ei fu senza* mio ordine, *e contro la* mia volontà, *che quell'avviso fu malignamente riprodotto nei giornali allo scopo di nuocere al signor Zanetti, che è sempre uno dei miei validi depositarj per Trieste e per l'Austria, come lo si può riconoscere nelle mie inserzioni.*

*Il Pubblico comprenderà agevolmente come io sia affatto estraneo a tale estemporanea pubblicazione, ispirata ad un farmacista di Trieste, da una deplorabile rivalità di professione.*

*Interdico pertanto nel modo il più formale la riproduzione di tale avviso, col divieto ai giornali d'inserirlo d'ora innanzi, sotto comminatoria di venire incriminati a rigore di legge; e perchè non ne accusino ignoranza, invierò copia della mia protesta ai direttori dei giornali stessi.*

*Fatto a Parigi il* 10 *Giugno* 1857

A. Chable, m. p.
Medico e farmacista, della facoltà di Parigi.

---

*Il n.* 26 *di questo giornale conteneva un improvvida e impudente dichiarazione del sig. Carlo Zanetti di Trieste.*

*Chiunque volesse leggere l'* **originale francese** *del dott. Ghable che stigmatizza le contraffazioni del suddetto signore, non ha, che a presentarsi dall'i. r. Notajo dott. Bateghel, all'ufficio di Borsa in Trieste, e ripetervi l'atto notarile n.* 7925; *e se taluno poi volesse delle spiegazioni verbali e edificanti in proposito, non ha che a dirigersi da*

Pietro Boglich
fu assist. alla farmacia dei conjugi *Zanetti.*

*Trieste, 3 luglio* 1857.

N. 121) (2 p.

AVVISO

*Il sottoscritto proprietario di un deposito e scelto assortimento di* SANGUISUGHE *rende noto, che in fondo Mercatovecchio tiene un filiale negozio per la vendita delle stesse a prezzi discretissimi, ove pure si riceve qualunque commissione, ed alle invetriate del quale si tiene giornalmente ostensibile ogni eventuale aumento o ribasso nei differenti prezzi delle medesime.*

*La perfetta qualità, i prezzi discretissimi e la premura nell'esaurire alle commissioni che gli verranno date sono i titoli sui quali fonda la lusinga di vedersi onorato.*

---

N. 116) (2 p.

*ZUCCOLO GIUSEPPE, tintore in lana, seta, cotoni, piume, veli, veluti, pelle, panni, stoffe, ed in qualunque siasi genere di filati e tessuti ad uso di Francia, con lucido in colori finissimi, nonchè in scarlatti,*

*AVVISA*

*di aprire il giorno* 1.° *luglio corrente, in Tricesimo, una Tintoria per tutti i lavori suddescritti, garantendo le commissioni in maniera di essere responsabile di ogni guasto e lavoro mal eseguito, a prezzi moderatissimi.*

*Riceve commissioni in Udine in borgo Poscolle presso il sig. Gio. Batt. Bonanni indoratore.*

---

N. 96) (6 p.

# CEMENTO IDRAULICO

petrificantesi sotto acqua e sotto l'influenza dell'umidità.

**Gabriele e Giovanni frat. Tunini**
in Udine, borgo di mezzo, N. 1958.

assumono ogni genere di lavori in *Cemento Idraulico* ed *Asfalto,* che ritirano direttamente dall' *I. R. priv. Stabilimento Adriatico dei Cementi Idraulici ed Asfalto in Venezia.*

Con questo cemento si fanno pietre artificiali, colonne ad uso di filande, archivolti, stipiti di porte e finestre, camini, scheletri di stufe, terrazzi, ecc., nonchè tubi di qualunque dimensione, acquedotti, vasche da bagni, serbatoj d'acqua, caldaje per filande ad uso di vapore, stabilitura di muri resistenti a qualunque intemperie, ecc.

Applicano inoltre l'asfalto minerale di perfetta qualità.

---

Certifica il sottoscritto che i frat. Gabriele e Giovanni Tunini di Udine ritirano da questo I. R. priv. Stabilimento Adriatico, Cemento Idraulico ed Asfalto minerale.

Venezia, 15 giugno 1857.

I. R. priv. Stabilimento adriatico di Cementi Idraulici ed Asfalto.

Guglielmo Schulze, Direttore.

---

LUIGI MURERO, Editore. — EUGENIO dott. DI BIAGGI, Redattore responsabile.
Udine, Tip. Trombetti-Murero.